



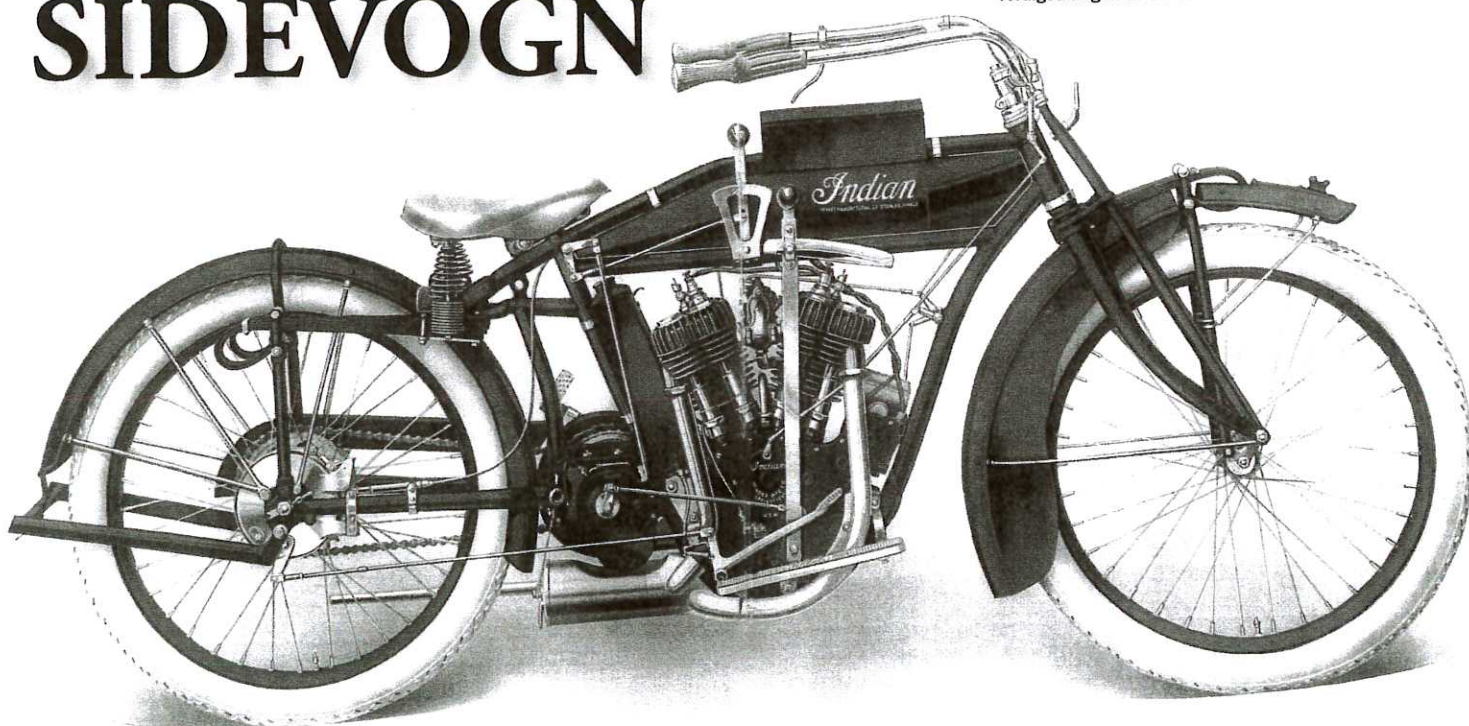
Tekst og bilder: Torbjørn Staalesen

INDIAN 1916 POWER PLUS MOTORSYKKEL MED 1917 SIDEVOGN

Modell: Model F - Cradle Spring Frame - Big Twin - 3 Speed
Motor: 2 sylinder V- PowerPlus
Slagvolum: 60,88 cubic inches - 997 ccm
Effekt: Normert: 7HP -
 (Dynamometer tests): 15 -18 HP

INDIAN
 HENDEE MFG. CO.
 Springfield Mass

"Midtside bildet" i brosjyren Indian Motorcycle 1916 fra Hendee Manufacturing Company, Springfield Massachusetts, US of A. Kilde: A-B Hoel, NIK. Denne tegningen har fungert som fasit under ferdigstillingen av L-940.



KJØRETØYETS IDENTITET OG EIERSKAP

I "Registreringsbok for Haugesund Politimesterdistrikt" beskrives ekvipasjen, med journal nummer 38 (Reg. nr. L-143), å bestå av en 1916 Power Plus 85H940 og en i 1917 påmontert sidevogn S823. Ekvipasjen ble overtatt av nåværende og 3dje registrerte eier i 1969. Sykkelen var da tilnærmet komplett og tilsynelatende i original stand, mens det på sidevogna var skiftet bunn tidlig på 1970 tallet. Ekvipasjen fikk siden stå urørt fram til 2006.

**1) Kjennermerke L-143
 HAUGESUND 21/8 1916 - 14/5 1927.
 JOURNALNUMMER 38.**

Haugesund Politimester distrikt var i



Hentet av useriøs aktor i 2006.

1913 tildelt registreringsnummer serie fra 101-150 senere, før 1922 ble også serien L751 - 1000 tildelt. (Kilde: , Liste utarbeider av Kjetil David-Andersen i 1991) Erik Kongshavn kjøpte Indian'en i 1916 og den ble registrert 21/8-1916 i Haugesund. Kongshavn døde som følge av et kjørehell. Han ble kastet ut av Sigfred Kristian Dyring sin Martini 1916 modell (L-139) motorvogn da den traff en stabbestein, Kongshavn fikk en fatal hodeskade og døde 3/9 1916, nær 2 uker atter at L-143 var registrert. Den yngre broren, Halvor S. Kongshavn, overtok kjøretøyet og ble formell eier ved omregistrering 30/5 1917. Indian'en var registrert på Halvor S. Kongshavn til den ble anført som demontert 14/5 1927.

2) Uregistrert Haugesund 1927 - 1969

Blikkenslager Thomas Hægland kjøpte ekvipasjen i 1927 uten å registrere den. Samme året skal Thomas Hægland ha anskaffet seg en 4 syl Henderson med sidevogn. Den 4- sylindrede Henderson'en ble hans foretrukne kjøretøy.

Klar til besiktigelse på Trafikkstasjonen i Haugesund.



I følge hans bror ble Indian'en oppbevart på landstedet på Eikje. Med jevne mellomrom ble Indian'en tatt ut, startet opp og kjørt noen runder på veier, stier og markene i strøket.

1969 - 2018 Torbjørn Staalesen, Haugesund L-940

I 1969 fikk jeg et tips fra en kollega på Haugesunds Mekaniske Verksted om at det på avdøde blikkenslager Thomas Hægland sin hytte på Eikje i Førresfjorden i Tysvær sto det en gammel motorsykel med sidevogn. Jeg kontaktet blikkenslager Jacob Hægland, som bestyrte boet etter broren Thomas. Vi dro inn på Kolnes/Eikje hvor



Torbjørn Staalesen & Einar Stokka Svært nær mekanisk komplett.

Indian'en ble besiktiget i kjelleren på landstedet. Sykkel og sidevogn var malt med rød låvemaling over det hele, men de fremstod som, og var, rimelig komplette. Avtale om kjøp ble gjort "Ekipasjen" ble deretter hentet og transportert hjem til nåværende eier. Sykkel og sidevogn ble plassert i kjellerboden

og lagret i påvente av overhaling og restaurering. Tidlig i 1970 årene ble kjøretøyet sandblåst, påført shopprimer og sykkelene fikk en omgang med rød Autolakk.

Restaurering av ekvipasjen

I november 2006 ble det inngått en kontrakt med en Karmøy mann som siden skulle vise seg å være en useriøs aktør. Han kunne henviser til en rekke vellykkede restaurerings prosjekter, men heldigvis ble skriftlig kontrakt etablert. Kontrakten beskrev total renovasjon og restaurering av både sykkel og sidevogn med faste priser og leveringstider. Etter langvarig purring og press med kommunikasjon pr. telefon og e-mail, ble i juni 2012 "alle" delene gjort klart for avhenting i Skudenes-havn. Savnede deler ble etterlyst, men i følge den useriøse aktøren var ikke alle "å finne". Bl.a. var det originale bakhjulet 28"x3" med 36 eiker, en Dixi magnet og en reserve sylinder "fordampet".



Lykt, horn og sete på plass. Sidevogn lakkert.



Drivverk og hjul på plass.



Engasjert kjøretøysinspektør



Restaurering 2012 - 2016

Ettersom arbeidet med sykkelen skred fram, følte vi et behov for å forsikre

ekvipasjen. Da var det en forutsetning at kjøretøyet var registrert på nåværende eier. Vi fikk gode råd og nyttige kontakter i arbeidet fram mot registrering.

I perioden for restaurering er det blitt et stort antall nye engasjert bekjentskaper og mange svært gode hjelpere innen forskjellige fagfelt og disipliner. Ekvipasjen måtte være sammenskrudd ved presentasjonen

hos Biltilsynet. Den kom derfor mekanisk komplett, men i mange stadier av restaurering.

Restaurering av Power Plus'en

Det store målet ble å få ekipasjen kjørbart til Indian Summer Meet 2016 og feiring av 100årsdagen for registrering den 21august 2016. Etter at sykkelen var gjort mekanisk komplett til besiktigelse hos biltilsynet i mars 2015 gjenstod det nå kun å få lakkert sykkel og siden sidevogn. Rammen ble slipt ned til bart metall for å kontrollere at vi ikke hadde noen skjulte sprekker i loddskjørene. Per Tørresdal i Tørresdal Lakkering i Skjoldastraumen i Tysvær gjorde en førsteklasses forbehandling og lakkering. En lokal skomakerlærling

Nedenfor er det lagt en serie med bilder som viser hvordan vognen så ut innvendig da den var hos Biltilsynet i 2015 før restaurerings arbeidet startet for fullt høsten 2015.



Bunnen av baljen som ble skiftet ut i 1970.



Polstringen av døren er uten "dokumentlomme".



Det kraftige inn- og utstignings håndtaket som er standard utrustning. På toppen av buen over knærne kan skimtes sporet etter et hengsel fra den lokalt tilvirkede "Vestlandsvær beskyttelsen", en tynnplate konstruksjon som sammen med en vindskjerm gav passasjeren ekstra god beskyttelse mot støv, blæst og regn. I den restaurerte utgaven er det lagt ned en "tilje" av Redwood bord for å gi isolasjon mot kulde mellom stålbummen og støvle og skosåler.



Avstiving av sideveggen bak døren og utformingen av treverket i bunnen under setet med utsparring for verktøykassen under setet.

Ekvipasjens identitet var dokumentert i "Registreringsbok for Haugesund Politimesterdistrikt" opprettet i 1913. Etterkommere av tidligere eiere kunne også bekrefte at dette var "familiens Indian" og i tillegg ble det lokale politi her i Haugesund kontaktet for å bekrefte at dette kjøretøyet ikke var rapportert stjålet. Vitner kunne også bekrefte at nåværende eier hadde overtatt kjøretøyet i 1969.

Registering i Kjøretøyregistert i 2015 gikk egentlig på skinner godt hjulpet av løsnings orienterte saksbehandlere hos vårt lokale Biltilsyn her i Haugesund. Indian'en fikk registreringsnummeret L-940 fra serien for Haugesund Politimesterdistrikt fra tidsperioden før 1923. Et lite skår i gleden var at det originale nummer, L-143, var opptatt.

laget et nytt sete fra bunnen av og leverte et sete som ikke står tilbake for noen av de polskproduserte replikaer vi har sett så langt.

Restaurering av sidevogn

Vi er blitt fortalt at det ikke var uvanlig at først ble sykkel anskaffet, og når så økonomien eller behovene for transport endret seg kom det en sidevogn inn i bildet. I vårt tilfelle er det anført i "Journal for Motorkjøretøier" at sidevognen tilkom 30/5 1917.

Det viste seg vanskelig å få tak i bilder, skisser eller annen dokumentasjon som forteller hvordan en standard side-



Utgangspunktet for seterygg og setesider.



Oppbygging av "Ryggputen".



Sidene er stoppet uten bruk av lerret.

- Oljelerretet er utstyrt med en "sintersøm" som er laget for å gi ryggen et "innsving". Under oljelerretet ligger et lag sjoddi. Sjoddi laget består av 2 deler med en tett spalt i midten.
- Under sjoddilaget ligger et formsydd lerret som hjelper på formstabiliteten på puten.
- Under lerretet kommer et nytt lag sjoddi over et lag med treull.

Bildene viser fjerning av:

A oljelerret og sjoddi, løfting av:

B polstring og papp deretter

C som viser papprester over feste for oljelerretet som kommer opp og over kanten fra siden av setet.

vogn hadde sett ut og også hvilken utforming forskjellig ekstrautstyr kunne ha vært.

I tillegg til at bunn hadde vært skiftet var også den nedre delen av seteryggen rustskadet og måtte skiftes. Oljelerretet var stedvis ødelagt og egentlig modent for total fornyelse. Dette var et arbeid vi ikke hadde noe kompetanse på. Vi så vi ville være avhengige av mye hjelp og for å ha støtte under oppbyggingen ble derfor tatt mange bilder da vi fjernet oljelerret, stopp og trerammer. Dessverre har vi ikke noen detaljbilder av det glimrende arbeidet utført av Henriksen hos HRS i Horten.

Innmat i vogn

Baljens oppheng og avfjæring tillater heftige bevegelser av baljen når den er tom. Dette kan være en mulig årsak til at seteputen nok ikke lenger er original.

Polstring av seterygg og sider

Vi håper at bildene vil kunne være til hjelp og støtte for entusiaster som ønsker å prøve å gjennomføre stopping selv, men som kanskje ikke har hatt



gleden av å fjerne "innmaten" selv. Det fremgår klart at det var benyttet treull som stopping under laget av sjoddi.

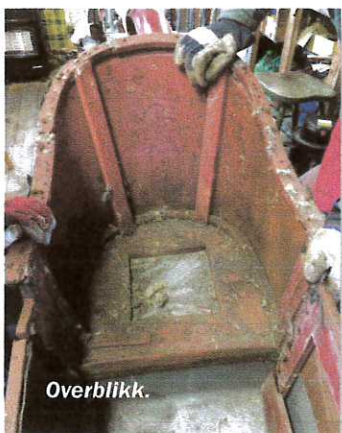
Etter råd fra møbelstoppere er Alfa-alfa gress som har større formstabilitet over tid enn treullen, benyttet av oss.

Detaljoppbygging av armlene/ setekant

Rammeverk

Rammeverket ser ut til å være hardved, vi antar at dette muligens er Hickory.

NB: For å oppnå bedre formstabilitet og innfesting er treverket i vårt prosjekt erstattet med kryssfiner.



Overblikk.



A



B



C



Beslag for setepute

Utsparing for verktøykasse.



Kantlist med festebolter.

svunnet og han var helt sentral under fornying av treverk så vel som stopping og trekking.

Det er originalt med lerret over treullen. For å gjøre siste forming før trekking av oljelerretet lettere ble lerret benyttet over alle områder polstret med sjoddi.

Nesten klar for Indian Summer Meet 2016

Det eneste hardwaren som mangler er midtre pute i ryggen. Den er laget for seg selv og består av dobbel polstring og lerret slik at den holder seg formstabil. Den strekkes og festes i nedre "hestesko" og deretter strammes den over øvre "hestesko" og festes med stift tett i tett på baksiden av "hesteskoen".

Bildet til høyre viser Torbjørn Staalesen, Einar Stokka og Georg Bratthammar, vår lokale fagperson for polstring og trekking.



Trimming av Alfa-alfa høy.

Trimming av sjoddi.

Festing av sjoddi.

Strekking av lerret.

Polstring og trekking

Ganske mange antatte kritiske detaljer ble fotografert under demonteringen. Sammen med bevarte rester av den gamle stoppingen viste dette seg å

være til meget stor hjelp underveis. I unge år hadde arbeidet med stopping og trekking av møbler. Selv etter mange år som aktiv maskin snekker med eget verksted for produksjon av vinduer og dører, var ikke gammelt håndlag for-

Den lille andre utfordringen er å få den til å starte med kickstarten og kontrollerbar kjørelengde.

Indian Summer Meet 2016

Status for ekvipasjen: Logget over 6 km, totalt, for egen maskin i 2017.

"Beundrerinner" fra Kristiansand.



Nesten klar.





"På sin fars motorsykkel"
(Artikkel i Haugesunds Avis (h-avis.no) 24.08.2016)

Erik H. Kongshavn (91) på sin fars Indian
foran vognhuset / garasjen hvor Indian'en
hadde sin plass fra 1917 frem til
den ble solgt i 1927.



"Alle" har et sysjenborn ...